

Contouren Toekomstbeeld OV

t.b.v. bestuurlijke afstemming

Parallel aan de bestuurlijke afstemming zal nog een slag gemaakt worden qua redactie en vormgeving

Graag discreet omgaan met de informatie in dit document. Het document is een concept ten behoeve van de bestuurlijke afstemming in januari aan de landsdelige OV- en Spoortafels. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend en betreft op een aantal punten nog 'werk in uitvoering'. Na afstemming in de bestuurlijke tafels van januari zal een definitieve versie worden opgesteld ten behoeve van de landelijke OV- en Spoortafel van 6 februari.

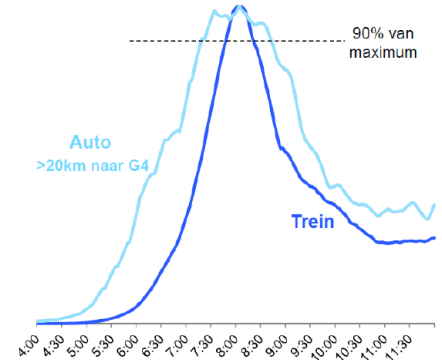
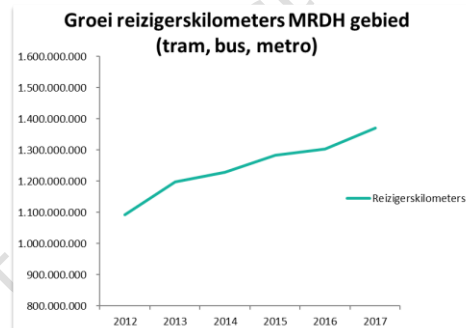
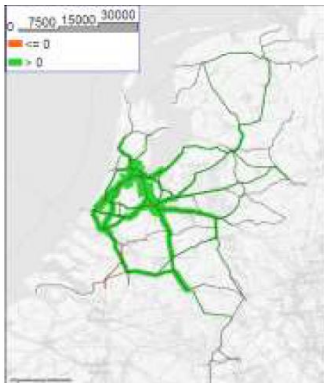


1. Nederland bereikbaar en aantrekkelijk houden is een urgente en grote opgave

In 2040 reizen Nederlanders snel, duurzaam, veilig, comfortabel, betrouwbaar en betaalbaar. Om naar hun werk, school, concertzaal en familie te gaan gebruiken ze eigen, gedeeld of openbaar vervoer. Er zijn goede verbindingen door het hele land en met de landen om ons heen; de grote steden hebben een sterk collectief vervoer en onderling korte reistijden. Een goede bereikbaarheid voor individuele reizigers maakt Nederland tot een van de meest concurrerende, leefbare en duurzame landen in de wereld. Het openbaar vervoer is daarbij essentieel onderdeel van het gehele mobiliteitssysteem, waarbij de reiziger en zijn/haar deur-tot-deur reis centraal staat (Uit: Overstappen naar 2040)

Vandaag, anno 2018, groeit de Nederlandse economie weer. Dit zien we dagelijks terug op de arbeidsmarkt, woningmarkt en op alle mobiliteitsnetwerken, zowel op de wegen en het fietspad als in de tram, bus, metro en trein. De groei is niet overal gelijk: binnen en rond de stedelijke gebieden neemt de mobiliteit sterker toe dan in andere gebieden en levert daar voor 2030 en soms nu al knelpunten op, zie bijvoorbeeld de groeicijfers in Rotterdam en Den Haag (zie figuur hieronder¹). De groeiende economische activiteiten gaan tegelijkertijd gepaard met de opgave om de CO₂-uitstoot fors te reduceren.

Om de toekomstige groei te kunnen accommoderen blijven alle modaliteiten nodig om Nederland duurzaam bereikbaar te houden. De opgaven en ambities richting 2030 en 2040 vragen om een systemsprong in het mobiliteitssysteem waarbij alle modaliteiten optimaal benut worden en op elkaar afgestemd zijn. Zo werken we aan een slim en duurzaam vervoerssysteem waarvan de delen naadloos op elkaar aansluiten. Hierbij zullen investeringen noodzakelijk blijven in de capaciteit en kwaliteit van het mobiliteitssysteem, waaronder het OV. In het toekomstige mobiliteitsfonds staat hierbij het mobiliteitssysteem, de gebruiker hiervan en de deur-tot-deur reis centraal. Daarbij wordt steeds duidelijker dat traditionele oplossingen alleen niet meer afdoende zijn en dat mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling hand in hand moeten gaan. Daarnaast geldt dat met een betere spreiding in tijd en ruimte de bestaande netwerken beter worden benut. Dit levert voordelen op in kwaliteit en in betaalbaarheid.



In het totale mobiliteitssysteem speelt het OV een belangrijke rol. Jaarlijks worden 25 miljard reizigerskilometers gemaakt met het OV. Met name tussen steden heeft het OV een grote rol. Richting 2030 en 2040 groeit het OV zonder aanvullende maatregelen reeds met 30% – 40%. Met name in grote steden neemt het gebruik van OV fors toe. Ook het goederenvervoer beoogd onder ander via het maatregelenpakket Spoorgoederen een sterke groei (van 41 miljoen ton nu naar 54 tot 61 miljoen ton in 2030). Het OV en spoorstelsel loopt door deze groei op een aantal plaatsen tegen capaciteits- en kwaliteitgrenzen aan. Tot 2030 zetten we, met de investeringen in bijvoorbeeld PHS en de Uithoflijn, al flinke stappen om het OV te verbeteren en de groei in het OV te accommoderen. Ook het door de decentrale OV-autoriteiten vastgestelde OV-actieprogramma De Sprong² is hierop gericht. Desalniettemin zullen niet alle knelpunten in 2030 zijn opgelost. Met de voorziene groei richting 2040 is het daarom noodzakelijk nu aan de slag te gaan voor een volgende systemsprong. In 2016 hebben

¹ En onderbouwd in verdiepende studie op de NMCA naar Bus, Tram en Metro 2030

² De acties uit De Sprong zijn grotendeels verwerkt in deze contourennota en sluiten hier goed op aan

Rijk, regio's, ProRail en vervoerders de vertrekpunten bepaald voor het OV van de toekomst (zie kader). Sindsdien zijn, door de economische groei, de verstedelijking en de klimaatdoelen, de toen geschetste opgaven in de tussentijd nog groter geworden. Gelet op de lange tijd die vaak nodig is voor realisatie van infrastructurele projecten en de duur waarop OV-concessies worden vergeven, zijn NU samenhangende richtinggevende uitspraken over het openbaar vervoer van de toekomst nodig.

Met deze contourennota Toekomstbeeld OV 2040 schetsen wij voor het OV-domein de richtinggevende principes en samenhangende actielijnen om de ambitie en vertrekpunten uit 2016 te realiseren. Hiermee schetst deze nota voor het OV welke bijdrage het kan leveren aan één veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem waarin de reiziger en zijn/haar deur-tot-deur-reis centraal staat, Hierbij zijn geen uitspraken gedaan voor andere onderdelen van het netwerk. Beleid en opgaven in andere onderdelen van het mobiliteitssysteem kunnen de opgave doen veranderen.

Met de in deze contourennota geschetste actielijnen streven wij 5 samenhangende doelen na richting 2040:

- Het OV zal een groot deel van de mobiliteitsgroei richting 2040 opvangen
- Het klantoordeel in het hele OV gaat naar een 8 gemiddeld.
- De sector als geheel is zero emissie voor 2050.
- Nederland is een koploper in innovatie en vernieuwing van het OV
- We blijven – ook met intensiveren van OV – streven naar een voortdurende verbetering van veiligheid en minder hinder voor de omgeving.

Vanaf vandaag staan de principes en actielijnen in deze contourennota voorop in de OV-sector om deze doelen en de vertrekpunten uit 2016 tot uitvoering te brengen.

Vertrekpunten Toekomstbeeld OV 2016

- Van modaliteit naar mobiliteit
- Sneller verbinden van economische kerngebieden
- Versterken en integreren openbaar vervoer in stedelijke regio's
- Regionale centra en middelgrote steden blijven verbinden
- Nieuwe mobiliteit bieden bij geringere vraag
- Verder verduurzamen
- Innovatie aanjagen
- Slimmer samenwerken en financieren

2. Naar een drempelloze deur-tot-deur reis voor de reiziger

In 2040 gaan alle reizigers betrouwbaar, veilig, snel, gemakkelijk en comfortabel van A naar B. Het openbaar vervoer is daarbij, samen met de fiets, lopen, de auto, nieuwe mobiliteitsvormen en het vliegtuig, een cruciaal onderdeel van het mobiliteitssysteem. Reizigers verplaatsen zich drempelloos van deur tot deur en ervaren dit als een reis die zich met behulp van digitale hulpmiddelen steeds makkelijker laat plannen. De eigen (elektrische) fiets, OV-fiets, (regio-) taxi, vervoer over water en andere systemen vullen de OV-reis met (light)trein, bus, tram of metro aan. Reizigers zullen ook de beschikking hebben over meer (gedeelde) vervoermiddelen. In 2040 is deze keten voor alle reizigers geoptimaliseerd. Ook voor reizigers met een handicap is het OV toegankelijk en kwalitatief hoogwaardig. Het OV speelt in dit systeem een belangrijke rol door op veilige en duurzame wijze grote groepen reizigers te vervoeren met beperkt ruimtegebruik. Andere modaliteiten hebben hun eigen sterke krachten: de (elektrische) fiets is een goedkope, gezonde en duurzame modaliteit tot 15 kilometer, de (privé) auto geeft in meer landelijk gebied veel vrijheid en flexibiliteit. Knooppunten, ook die in kleine gemeenten, zijn naast hun rol in het mobiliteitsnetwerk steeds meer punten van economische en sociale activiteiten: het knooppunt biedt zowel een goede en gemakkelijke overstap op de (nieuwste) modaliteiten als een aantrekkelijke plek zijn om te werken en recreëren.

Om de reiziger gemakkelijk door dit multimodale (mobiliteits)systeem te laten reizen en makkelijk in, uit en over te stappen op de modaliteiten van zijn/haar keuze zetten we in op gemakkelijk vinden, boeken en betalen van (multimodale) reizen en kwalitatief hoogwaardige opstap- en knooppunten tussen de verschillende modaliteiten en schaalniveaus. Knooppunten moeten daarom in samenhang worden gezien met hun omgeving en rol in de openbare ruimte ook ten aanzien van de energietransitie, naast hun functie voor de mobiliteit en bijbehorende capaciteit. Voor de toekomst van deze knooppunten is een handelingsperspectief ontwikkeld ter ondersteuning van deze integrale aanpak, waarbij samenwerking en delen van informatie essentieel zijn.

- 1) Knooppunten:** om tot kwalitatief hoogwaardige knooppunten en haltes te komen
 - A)** Passen Rijk, regio en andere betrokkenen voortaan het handelingsperspectief vroegtijdig toe bij de planvorming voor het ontwikkelen van knooppunten zodat duidelijk wordt wat nodig is om aan de gestelde kwaliteitseisen te voldoen. Daarbij wordt ook ingezet op gezamenlijke ontwikkeling van de mobiliteitsfunctie en de gebiedsontwikkeling, inclusief mogelijkheden voor integrale aanbesteding, financiering en bekostiging.
 - B)** Wordt gezien op welke knooppunten de grootste veranderingen worden verwacht en aan de hand hiervan toegewerkt naar een actie-agenda voor knooppunten in 2020.

Door volgende stappen te nemen in het beschikbaar stellen van data (voor zover dit binnen regelgeving mag) en de verkoop van reisproducten aan derden, kan de reiziger een optimale reis (laten) samenstellen, eenvoudig betalen voor de gehele reis en altijd beschikken over de juiste integrale multimodale deur-tot-deur reisinformatie. Bovendien kan daardoor het aanbod van vervoer en de bijbehorende investeringen beter worden afgestemd op de vraag van alle groepen van reizigers, ontstaat een level-playing-field voor nieuwe toetreders en innovatieve dienstverlening en kunnen de prestaties van de sector beter worden gemonitord.

- 2) Open en toegankelijk:** om een drempelloze reis te creëren voor alle reizigers
 - A)** Neemt het Rijk de regie op een nationaal actieplan om samen met regio's alle mogelijke reizigers- verplaatsingen- en betaaldata (waar mogelijk ook buiten OV) actief open te stellen en aan elkaar te koppelen, met inachtneming van de privacy, mededinging en bedrijfsvertrouwelijkheid. Wanneer in 2020 (na evaluatie) nog onvoldoende voortgang is geboekt, wordt besloten of wetgeving nodig is.
 - B)** Spreken de concessieverlenende partijen af bij elke nieuwe concessie eisen te stellen ten aanzien van de openstelling van data.
 - C)** Worden MaaS-aanbieders – met een principe van wederkerigheid – verplicht data open te stellen.
 - D)** Continuëren we de inzet op gemakkelijker betalen via het werkprogramma OV betalen (onder andere vast agendapunt in NOVB).

- E)** Ontwikkelen decentrale overheden samen met betrokken partijen een Model Informatieprofiel Knooppunten (MIK), in navolging van het MIPOV. En zoveel mogelijk gebruik makend van bestaand materiaal als 'dashboard deur tot deur' en 'Maak plaats!'.
- F)** Streven we naar volledig toegankelijk OV in 2040 conform het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap.
- G)** Combineren we gelden voor doelgroepenvervoer en openbaar vervoer en maken we gebruik van innovaties uit digitalisering en vraaggestuurde mobiliteit.
- H)** Is bij introductie van nieuwe diensten en mobiliteitsaanbieders oog voor toegankelijkheid en inclusiviteit.

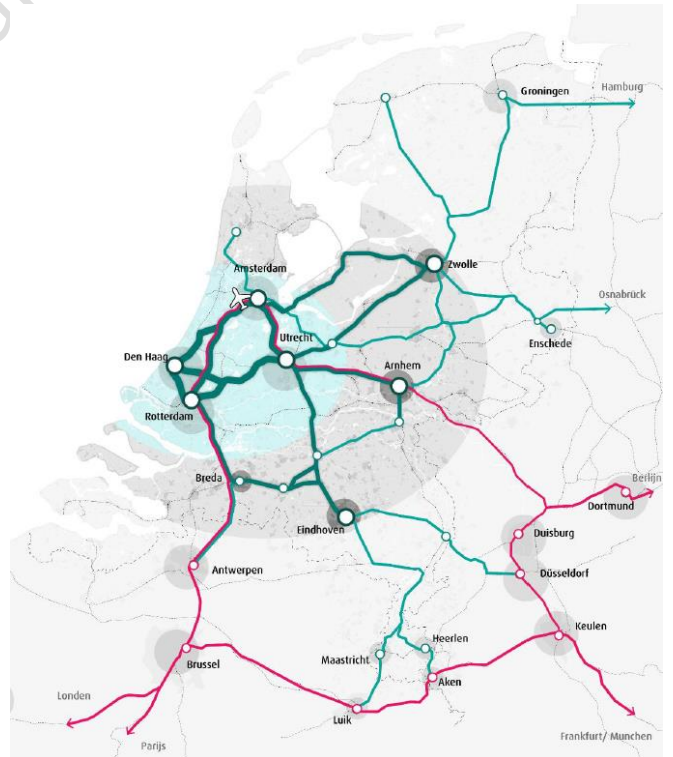
CONCEPT t.b.v. bestuurlijke afstemming

3. Versterken van het openbaar vervoer op alle niveaus en in het hele land

Door een kwaliteitssprong van het OV-netwerk is in 2040 een samenhangend netwerk gerealiseerd met een nieuwe, goed afgewogen balans tussen snelle en directe verbindingen tussen ruimtelijk-economische kerngebieden van Nederland, internationale verbindingen, capaciteit voor goederenvervoer en de verbinding tussen stedelijke regio en grote steden. Waar de ruimte schaars is vervoert het OV op veilige, duurzame, kosteneffectieve en ruimte-effectieve wijze grote stromen reizigers en speelt daarmee een belangrijke rol in het oplossen van maatschappelijke opgaven. Het OV maakt banen en activiteiten bereikbaar voor iedereen. Vraaggestuurde en deelconcepten als deelauto's, deelfietsen en taxidiensten zijn ver doorontwikkeld en zorgen voor een verschuiving van openbaar en privévervoer naar gedeeld vervoer en zijn een kwalitatief hoogwaardige aanvulling op het OV-netwerk.

Kracht van het OV: een nationaal en regionaal aantrekkelijk perspectief voor de reiziger

- Het Openbaar Vervoer is en blijft een aantrekkelijke vervoerswijze. Het OV is goed om ruimte-efficiënt grote groepen mensen te verplaatsen. Inzet is om het OV te versterken waar dit het beste tot haar recht komt en de meeste reizigers zijn. Om te voldoen aan de verwachte vervoervraag op het spoor wordt ingezet op maatwerk per corridor (in termen van frequentie, stops en snelheid). Steeds vaker reizen tussen de economische kerngebieden draagt hieraan bij. Het vergroten van de capaciteit dient hand in hand te gaan met de ontwikkelingen van de knooppunten.
- Bundelen is op alle schaalniveaus een goede strategie en heeft een dubbeleffect: het maakt het mogelijk een beter product te bieden en als gevolg daarvan neemt het gebruik van het product toe. Dit resulteert in groei en meer kwaliteit tegen lagere kosten.
- Om investeren in het OV- en spoorstelsel beter te laten renderen is flankerend beleid nodig. Daarbij gaat het om de verstedelijkingsstrategie, om het gericht ontwikkelen van knooppunten (personen én goederen), om fiets- en parkeerbeleid. Het systeem bereikt op drukke delen van het netwerk haar capaciteitsgrens. Juist op intensief gebruikte plekken, vraagt het uitbreiden van capaciteit al snel om omvangrijke investeringen. Dergelijke investeringen worden haalbaarder als ze meerdere doelen dienen: internationaal, nationaal, regionaal en goederenvervoer.
- Reistijdverkortung leidt tot verbetering van de bereikbaarheid en draagt bij aan de ruimtelijk economische structuurversterking van de economische kernlocaties van ons land. Reistijdverkortung is niet overal even effectief. Inzet is op die delen van corridors te investeren waar de 'winst' het grootste is, waar de meeste reizigers profiteren en waar de meeste koppelkansen worden benut. De (kosten)effectiviteit, de wijze en het tempo van reistijdverkortung dienen per corridor nader te worden onderzocht.



Nederland hoogwaardig verbinden met economische centra Noordwest-Europa

- Om per landsgrens één gebundelde, hoogwaardige verbinding vanuit Nederland met omliggende Europese metropolen tot stand te brengen als concurrerend alternatief voor de auto en het vliegtuig (op relaties tot ca. 6 uur reistijd), is inzet nodig op het versterken van de HSL-Zuid en het ontwikkelen oostelijke corridor Utrecht – Arnhem – Düsseldorf.
- Om regio's over de grens beter met elkaar te verbinden zullen IC-netwerken in Nederland gekoppeld worden aan IC-stations in economische centra over de grens en aansluiten op HSL-netwerken in de landen om ons heen. De wijze en het tempo van de ontwikkeling van deze grensoverschrijdende verbindingen moet in samenwerking met omliggende landen nader uitwerken.



Faciliteren spoorgoederenvervoer en sturen routing

- De wisselende marktvraag naar spoorgoederenvervoer vraagt enerzijds om voldoende capaciteit, maar kan anderzijds door meer flexibiliteit ook kansen bieden om de beschikbare capaciteit effectiever te benutten. Onderzocht moet worden welke kansen er zijn voor een effectievere afstemming tussen personen- en goederenvervoer op het spoor.
- De groeiambities voor personen- en goederenvervoer leiden in de periode 2030-2040 in voorkomende gevallen tot conflicten op de drukke delen in het netwerk; keuzes in het netwerk hangen daarbij sterk samen. Inzet is de Betuweroute maximaal uit te nutten, waarvoor dan wel onderzocht moet worden wat de kansen en opties zijn om te komen tot voldoende capaciteit naar Bad Bentheim en Venlo/Kaldenkirchen en op het gemengde net te kiezen voor zo veel mogelijk bundeling van goederenstromen. Hiermee kan ruimte ontstaan op en langs drukke delen van het netwerk en kansen voor personenvervoer. De (kosten)effectiviteit, ruimtelijke inpassingsmogelijkheden en het tempo van een mogelijke andere routing in Oost NL dienen nader te worden onderzocht, in nauwe samenhang met ambities voor personenvervoer. Inzet is op basis van een integrale analyse zoveel mogelijk win-win situaties te creëren.

3) Landelijk samenhang: om invulling te geven aan geschetste (inter)nationale ontwikkelrichtingen:

- A)** Borgen we de landelijke samenhang ten aanzien van spoornetwerk in combinatie met de ambities voor internationaal en goederen en is maatwerk per corridor / netwerkonderdeel nodig (in termen van frequentie, stops, snelheid) om in te spelen op de vervoersvraag.

Tabel: ontwikkelrichting per landsdeel

Het onderzoek in het kader van het Toekomstbeeld OV heeft de volgende ontwikkelrichtingen per landsdeel opgeleverd (bovenop bovengenoemde algemene ontwikkelrichtingen). De concretisering van deze ontwikkelrichtingen verschillen per landsdeel. Nadere uitwerking is nodig danwel loopt reeds in verdiepende studies.

Noordelijke Randstad

In de Noordelijke Randstad is op middellange en lange termijn met name in en rondom Amsterdam structurele capaciteitsuitbreiding noodzakelijk op zowel stedelijk als regionaal schaalniveau om knelpunten op te lossen in combinatie met nationaal en internationaal verkeer, ruimtelijke ontwikkeling te faciliteren en beleidsdoelstellingen (zoals de autoluwe stad) te kunnen realiseren.

Deze netwerkingsrepen hebben een positief effect op alle netwerkniveau 's, van lokaal tot internationaal. Dit vraagt grootschalige en kostbare ingrepen die in een adaptieve ontwikkelstrategie nader moeten worden onderzocht op effectiviteit, wijze en fasering. Dit dient integraal te worden uitgewerkt in het kader van het regionale OV Toekomstbeeld, waarin het effect op de grote (nationale) OV-knooppunten (zoals Zuid, Centraal, Schiphol en Bijlmer) nadrukkelijk onderdeel van studie en afweging is. Daarbij is het zaak om slimme ingrepen te plegen in het netwerk die zoveel mogelijk doelen dienen: capaciteit HRN, capaciteit stedelijk/regionaal netwerk, opvangen groei en ontsluiten grote ontwikkellocaties.

Zuidelijke Randstad

In de Zuidelijke Randstad is capaciteitsuitbreiding noodzakelijk op zowel stedelijk als regionaal schaalniveau om BTM-knelpunten op te lossen, de groei van de steden op te vangen en ruimtelijke ontwikkeling te faciliteren. In Rotterdam betekent dat, naast het intensiveren en maximaal benutten van de metro het toevoegen van nieuw rivierkruisend OV. In Den Haag gaat het om het versterken van het stedelijk OV, onder andere op de corridor Den Haag – Binckhorst – Zoetermeer. Om de (nieuwe) ontwikkellocaties tussen Dordrecht en Den Haag beter bereikbaar te maken en mogelijk ook de Rotterdamse metro te ontlasten, biedt het kansen de Oude Lijn tussen Dordrecht en Den Haag als S-bahn uit te voeren met hogere frequenties en toevoegen van nieuwe stations. De effectiviteit, de wijze en fasering van het versterken van het stedelijk/regionaal OV in relatie tot de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen dient in de werkplaats Metropolitaan OV verder te worden uitgewerkt.

Midden Nederland

IC-bediening van voorstadstations biedt kansen Utrecht Centraal en de Uithoflijn in zijn huidige vorm te ontlasten. In combinatie met hoogwaardige tangentiële OV-verbindingen biedt dit bovendien de kans om de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park te verbeteren. Introductie van nieuwe IC-stations heeft mogelijk effect op het landelijk netwerk. Het effect, de wijze en het tempo van deze strategie dient in het kader van het regionaal programma U Ned nader te worden uitgewerkt. Productdifferentiatie biedt kansen om de reistijden te verkorten richting Arnhem (in combinatie met Internationaal vervoer), Den Haag/Rotterdam en mogelijk Amersfoort. Dit behoeft nadere uitwerking per corridor.

Noord-Nederland

Zowel Noord- als delen van Oost-Nederland profiteren van een reistijdverkortung tussen Zwolle en Amsterdam. Dat maakt deze verkortung van de reistijd kansrijk. De effectiviteit, wijze en fasering van deze en verdere reistijdverkortung tussen Noord-Nederland en de Randstad dient nader te worden onderzocht. Inzetten op het aantakken van nieuwe bestemmingen op het spoor door beperkte uitbreiding van het netwerk (Zernike en Stadskanaal). Verdere kansen voor versnellen tussen hoofdknopen met HOV en in samenhang met ruimtelijke opgaven nader onderzoeken en uitwerken.

Oost Nederland

Doorkoppeling van een aantal regionale spoorverbindingen over de hoofdknopen heen is kansrijk: Winterswijk – Zutphen – Apeldoorn, Achterhoek – Heyendaal (universiteit Nijmegen) en Noord-Limburg (Venray) – Arnhem. Datzelfde geldt voor de introductie van snelle treinen op een aantal regionale verbindingen: Nijmegen – Venray, in de Achterhoek en Zwolle – Twente. De effectiviteit en consequenties dienen nader te worden onderzocht. Dat geldt in het bijzonder voor de 'draaischijf' Arnhem (Oost). Door de noodzakelijke frequentieverhoging op de corridor Amsterdam – Utrecht – Arnhem ontstaat er ruimte voor productdifferentiatie. Nader onderzoek moet uitwijzen welke koppelkansen kunnen worden benut voor reële reistijdverkortung op de corridor Utrecht – Arnhem in relatie tot internationale ambities op de verbinding Utrecht – Arnhem – Düsseldorf (Europees HSL-netwerk) Datzelfde geldt voor een goederenroutering van de Betuweroute naar Bad Bentheim in combinatie met een snelle verbinding Arnhem – Hengelo, die drukke delen in de Randstad ontlast. De effectiviteit, wijze en fasering van deze omvangrijke ingrepen vraagt nader onderzoek.

Zuid-Nederland

Er is behoefte aan maatwerk en gerichte keuzes om het OV-product effectief en in samenhang met HOV verder te ontwikkelen. Enerzijds op het spoor tussen de steden, indien mogelijk ook met aanvullende sprinterbediening, anderzijds om middelgrote steden zonder spoor zoals Oosterhout,

Waalwijk, Uden en Veghel nog beter te ontsluiten en aan te haken op het spoornetwerk. Dit vraagt per traject nader onderzoek en analyse naar de effectiviteit van specifieke ingrepen. Voor de corridor Breda – Utrecht wordt een vernieuwend HOV-concept uitgewerkt. Het is de ambitie om het grensoverschrijdend vervoer te intensiveren en Eindhoven en Maastricht beter aan te haken op de snelle netwerken in Duitsland en België. De effectiviteit, de wijze en het tempo dienen met een specifiek model in samenwerking met buitenlandse partners in beeld te worden gebracht.

- 4) Regionale uitwerking:** om invulling te geven aan de specifieke opgaven per regio en rond de steden:
- A)** Is een verdieping op de reeds geschetste ontwikkelrichting en een nadere uitwerking per regionale opgave voor zowel spoor als BTM nodig.

Vraaggestuurde mobiliteit

- De reiziger van de toekomst is gebaat bij een drempelloze reis van A naar B. Dit betekent dat de aansluiting van het OV op andere modaliteiten verder moeten worden gestimuleerd. Vraaggestuurde mobiliteit zoals deelfietsen, deelauto's, nieuwe vormen van publiek vervoer, kan met bestaande en nieuwe concepten voorzien in deze behoefte.
- Vraagafhankelijke concepten ontstaan al in steden, in meer landelijk gebied gaat dit echter niet vanzelf. Dit vergt een goede inrichting van nieuwe vervoersconcessies en -contracten en bundeling van geldstromen voor bijvoorbeeld doelgroepenvervoer kan de kwaliteit worden behouden of verbeterd.
- Daarbij blijven we zorgen voor zelfstandige toegankelijkheid, afstemming op andere vormen van OV en duidelijkheid over voorwaarden, tarieven, ticketing en betaalmogelijkheden.

- 5) Maatwerk/vraaggestuurde mobiliteit:** om ook buiten het OV-netwerk een goede kwaliteit te blijven bieden
- A)** Gaan concessieverlenende overheden differentiëren in het OV-aanbod om deze beter te laten aansluiten op de vraag.
 - B)** gaan Rijk en Regio met andere partijen landelijke afspraken maken over interoperabiliteit en regulering met het oog op borging van publieke belangen als toegankelijkheid en betaalbaarheid o.a. op basis van bestaande en nieuwe pilots met MaaS.
 - C)** bieden concessieverleners ruimte aan hun concessiehouders, (nieuwe) marktpartijen en de samenleving om kansen voor vraaggestuurde mobiliteit te benutten.
 - D)** Blijft elke regio inzetten op de haar passende vraaggestuurde concepten en lokale mobiliteitshubs om deze te ontsluiten.

4. Duurzame, veilige en slimme groei

In 2040 is de forse groei van het OV ingevuld vanuit de beginselen van people, planet en profit. Partijen hebben niet alleen uitwerking geven aan het klimaatakkoord, maar wegen ook consequent en nadrukkelijk de omgevingseffecten mee bij besluitvorming. Door de sector wordt verantwoord omgegaan met grondstoffen en publieke middelen. Er wordt rekening gehouden met toekomstige generaties, de leefbaarheid en er is draagvlak in de samenleving. Veiligheid wordt continue verbeterd. Op basis van grondige kennis worden verstandige investeringskeuzes gemaakt. Het particuliere wagenpark is grotendeels schoon, maar in stedelijke gebieden wordt vanwege het ruimtesbeslag van auto's voorrang gegeven aan OV en fiets. Internationaal bezien heeft het Nederlandse OV de toppositie behouden door de innovatieve instelling.

- 6) Duurzaamheid en klimaat:** om met het OV een bijdrage te blijven leveren aan de duurzaamheidsdoelstellingen
- A)** Is de sector als geheel uiterlijk in 2050 zero emissie, de bussen zijn in 2030 al zero emissie.
 - B)** Gebruiken alle OV-aanbieders in 2030 groene stroom en hanteren bij aanleg, beheer en onderhoud en in de operatie de principes van circulariteit
 - C)** Verbruikt de sector de helft minder primaire grondstoffen in 2030 en is 100% circulair in 2050.
 - D)** Houden we rekening met de veranderingen in het klimaat in de operationele- en crisisorganisaties, maar ook via onze keuzes bij het aanleggen en vernieuwen van infrastructuur (bijv. via materiaalgebruik/locatiekeuze)

Het OV in Nederland is een zeer veilige vorm van vervoer. Met de toenemende drukte op het spoor en in het OV komen de veiligheid en de leefbaarheid onder druk te staan. Om veiligheid en leefbaarheid te blijven borgen zijn dan ook aanvullende maatregelen en investeringen nodig. Veiligheid betreft vele soorten veiligheid: spoorveiligheid, transferveiligheid, overwegveiligheid, verkeersveiligheid, externe veiligheid, sociale veiligheid en cybersecurity.

- 7) Veilig:** om het veiligheidsniveau minimaal gelijk te houden bij toenemende groei:
- A)** Streven we naar continue verbetering op basis van een risico-gestuurde aanpak, waarbij we de afweging maken tussen haalbaarheid en betaalbaarheid op basis van de ALARP-criteria.
 - B)** Wordt ERTMS stapsgewijs, geprioriteerd naar maatschappelijke baten, ingevoerd richting volledige dekking rond 2050.
 - C)** Blijven Rijk en ProRail samenwerken aan een risicogestuurde overwegenaanpak en worden nieuwe overwegen vermeden.
 - D)** Vormen OV-partijen met elkaar een kennisplatform om actuele kennis en ontwikkelingen te delen, van elkaar te leren en elkaar te ondersteunen in de aanpak van cybersecurity.
- 8) Leefbaarheid:** om de impact van (de groei van) OV op de omgeving minimaal gelijk te houden en waar mogelijk verder te verminderen
- A)** Worden externe effecten als geluid, trillingen en overwegen integraal meegenomen in het ontwerp en de bijbehorende kostenraming en wegen we deze omgevingseffecten nadrukkelijk mee bij besluitvorming over uitbreiding van het OV.

Het is in toenemende mate van belang dat ruimtelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van mobiliteit hand in hand gaan. Tot 2040 ligt er nog een enorme verstedelijkingsopgave, met name in het REOS-gebied waar ca. 720.000 van de in totaal 945.000 nieuwe woningen zijn voorzien. Als de woon- en kantoorbehoefte gerealiseerd wordt zonder goede vervoersoplossingen, dan worden de grenzen van het mobiliteitssysteem (verder) overschreden. Door concentratie in het bestaand bebouwd gebied in nabijheid van OV te intensiveren blijft de open ruimte rond de steden open. In het landelijk gebied worden OV-assen versterkt zodat deze bijdragen aan het vitaal houden van dunner bevolkte gebieden.

- 9) Ruimtelijke ontwikkeling:** om te zorgen voor voldoende bundeling en effectieve inzet van investeringsgeld om zo ruimtelijk-economische ontwikkeling duurzaam te faciliteren:

- A)** Wordt per gebied ingezet op die modaliteiten die daar het best tot hun recht komen: OV en fiets in en tussen (binnen)steden, vraagafhankelijke concepten bij te weinig vervoervraag voor bundeling.
- B)** Ontwikkelen Rijk en regio een integrale bereikbaarheids- en verstedelijkingsstrategie waarbij ruimtelijke verdichting zoveel mogelijk plaatsvindt in bestaand stedelijk gebied gekoppeld aan bestaande OV-verbindingen. Dit krijgt nu al vorm in diverse MIRT-onderzoeken in de bereikbaarheidsprogramma's
- C)** Maken overheden in verstedelijkingsprogramma's een harde koppeling met de mobiliteitsopgaven middels afspraken over (dedicated) uitbreiding in de vorm van HOV of integratie van railgebonden openbaar vervoer met het stedelijk gebied.
- D)** Moet voortaan bij gebiedsontwikkeling ruimtelijke programmering integraal het bijbehorende mobiliteitsvraagstuk inclusief financierings- en bekostigingsvraagstukken worden opgelost, al dan niet via vraagafhankelijke mobiliteit en/of mobiliteitshubs. Op drukke delen van het netwerk en waar de ruimte beperkt is vraagt dit vaak om extra inzet op OV.
- E)** Worden door het Rijk deze principes ook vastgelegd in de NOVI. Via de provinciale Omgevingsvisies, provinciale en regionale mobiliteitsstrategieën en verstedelijkingsagenda's geven ook de regio's richting aan de ambities voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving

De inzet op benuttingsmaatregelen heeft de afgelopen jaren laten zien dat een kleine verschuiving van de vervoervraag, de grootste druk van een knelpunt kan halen en dat de kostendekkingsgraad van het OV dan toeneemt. Potentieel kansrijke maatregelen op dit gebied zetten deels in op veranderingen in de vraagkant, bijvoorbeeld via spreiding van school- en werktijden, werkgeversaanpak, prijsprikkels, en deels in veranderingen in de aanbodkant, bijvoorbeeld via materieelinzet en -inrichting en halteringsstrategie. Op langere termijn kan dit via innovaties met een systeemsporg naar een spoorstelsel van de 21^e eeuw.

10) Beter benutten: om de beschikbare capaciteit beter te benutten en zo middelen in te kunnen zetten waar deze het hardst nodig zijn:

- A)** Onderzoeken we voortaan bij knelpunten breed de opties om de bestaande netwerken beter te benutten alvorens over te gaan tot nieuwe investeringen: Rijk en regio bekijken landelijk en per regio welke maatregelen het meest effectief lijken en initiëren indien nodig pilots op de maatregelen alvorens wordt gegaan tot regionale of landelijke opschaling.
- B)** Gezien de hoge vraag wordt op het hoofdrailnet ingezet op pilots met prijsprikkels en op pilots met een andere inzet en inrichting van het materieel.
- C)** Continueren Rijk en regio's de bestaande inzet op spitsmijding in stedelijke regio's met bijvoorbeeld via (experimenten met) slimme producten, tarieven, alternatieve beprijzing van mobiliteit, gezamenlijke afspraken en marketing. Regio's willen ook experimenteren met regionaal maatwerk en drempelbijdragen voor reizigers met een OV-studentenkaart.
- D)** Het Rijk, ILT, vervoerders en evt. andere partijen onderzoeken voor het einde van 2019 of, en zo ja op welke wijze, aanpassingen in de normeringen mogelijk zijn die de bestaande trein- en/of spoorinfrastructuurcapaciteit efficiënter te benutten zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid en de bereikbaarheid van economische kerngebieden of landsdelen. Waar nodig en mogelijk kan dit leiden tot optimalisaties in de wet- en regelgeving.

Om de ambities met betrekking tot een veilig, duurzaam en slim OV en mobiliteit in de toekomst waar te maken, zullen we inzetten op innovaties die stapsgewijs, sprongsgewijs of op radicale wijze hun intrede doen. Juist bij het beter, slimmer, veiliger en duurzamer benutten van bestaande netwerken en het verhogen van de kwaliteit voor reizigers en omwonenden hebben we innovaties nodig.

11) Innovatie: om de aantrekkelijkheid van het OV te vergroten naar de toekomst

- A)** Starten Rijk, regio's, kennispartijen, vervoerders en ProRail in 2019 een gezamenlijke adaptieve innovatie agenda die innovatie aanjaagt en met elkaar verbindt. Samen gaan

we deze innovaties en acties prioriteren, en waar mogelijk gezamenlijk besturen en financieren.

- B)** Werken we met de uitrol van ERTMS, innovaties in automatische voertuigen en automatisering van de be- en bijsturing toe naar het spoorstelsel van de 21^e eeuw (digital railways), waarin het systeem volledig wordt uitgenut waar dat nodig is.

CONCEPT t.b.v. bestuurlijke afstemming

5. Een bereikbaar en aantrekkelijk Nederland

In 2040 is er een nauwe samenhang tussen beleid op diverse terreinen en diverse niveaus. Bijvoorbeeld tussen ruimtelijke ontwikkeling en het mobiliteitssysteem. Waar mogelijk worden problemen integraal benaderd en daarvoor zijn passende, flexibele samenwerkingsvormen en bekostigings- en financieringsinstrumenten gevonden.

Het Toekomstbeeld OV, maar bijvoorbeeld ook de bereikbaarheidsprogramma's, zijn goede voorbeelden van een dergelijke integrale benadering. Binnen het Toekomstbeeld zijn diverse denkrichtingen van aanvullende en alternatieve vormen van bekostiging en financiering. Veel van de huidige middelen ten behoeve van OV investeringen zijn al belegd en extra middelen zijn beperkt, mede doordat de kosten voor beheer, onderhoud en vernieuwing zullen toenemen. Nu is van belang dat in concrete casussen en project praktijkinzichten ten aanzien van integrale en aanvullende bekostiging worden opgedaan.

12) Slimmer samenwerken en bekostigen: om de richtinggevende uitspraken en actielijnen uit deze contourennota te realiseren

- A)** Onderzoeken we of er wijzigingen nodig zijn in de concessiesystematiek en de verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen partijen bijvoorbeeld ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling, bekostiging, systeemintegratie, netwerkverdeling en data.
- B)** Zetten Rijk en regio zich in om, met steun van bestuurders om baathebbers te laten meebetalen, alternatieve, aanvullende bronnen (zoals grondexploitatie, parkeergeld en vastgoed) aan te boren die gekoppeld zijn aan OV investeringen.
- C)** Gaan decentrale overheden - waar daarvoor draagvlak is - alternatieve vormen van bekostiging en financiering doorontwikkelen ten behoeve van een regionaal mobiliteitsfonds waarop de regio gezamenlijk stuurt.
- D)** Worden binnen de gebiedsprogramma's business cases ten aanzien van integrale ontwikkeling verder uitgewerkt. Mede op basis daarvan zullen concrete acties, op decentraal en Rijksniveau, verder worden uitgewerkt.
- E)** Worden de criteria van het mobiliteitsfonds zodanig dat zij een meer integrale benadering van ruimte en infrastructuur bevorderen.

Met het opstellen van het toekomstbeeld OV zijn we tot een meer integrale benadering gekomen van het openbaar vervoer. Deze goede samenwerking met genoemde partijen zetten we vanaf nu in een andere vorm door: de hierboven geschetste principes en acties worden in gang gezet, gemonitord en eventueel bijgestuurd. De voorgestelde principes en actielijnen zijn gezien de vele mogelijke (on)verwachte ontwikkelingen tot 2040 niet in beton gegoten.

13) Marsroute/Vervolg Toekomstbeeld OV: om tot gedegen uitvoering van de actielijnen te komen:

- F)** Omarmen we als Rijk, regio's, vervoerders en ProRail de hierboven geschetste principes, hanteren deze voortaan als uitgangspunten in ons beleid en de uitvoering en spreken elkaar hier op aan.
- G)** Gaan we als Rijk, regio's, vervoerders en ProRail met de principes en actielijnen aan de slag in een adaptief programmatische aanpak, die de principes en samenhang van acties bewaakt.
- H)** Wordt de voortgang hiervan elk half jaar besproken door de stuurgroep Toekomstbeeld OV en elk jaar op de OV- en Spoorafels
- I)** Continueren Rijk en regio de ontwikkeling van monitoringsinstrumenten als het dashboard Deur-tot-Deur en OV klantenbarometer daarbij aansluitend op deze contourennota.
- J)** De uitkomsten van deze instrumenten worden elk jaar besproken op de OV- en spoorafels om tot beleidsevaluatie en eventuele bijstelling te komen.
- K)** Wordt eens per 2 jaar, of vaker indien nodig, bekeken of bijstelling van deze principes nodig is.

6. Overzicht actielijnen (nog toe te delen aan partijen)

Paragraaf	Omschrijving
Drempelloze reis	Toepassen handelingsperspectief bij het ontwikkelen van knooppunten.
	Actie agenda voor (regionale) knooppunten in 2020.
	Regie op een nationaal actieplan data.
	Voorwaarden stellen bij nieuwe concessies.
	MaaS-aanbieders verplichten data open te stellen.
	Ontwikkelen van een Model Informatieprofiel Knooppunten.
	100% volledig toegankelijk maken van OV.
	Combineren van gelden voor doelgroepenvervoer en openbaar vervoer.
Oog voor toegankelijkheid en inclusiviteit	
Versterken OV	Landelijke samenhang borgen
	Nadere verdieping en uitwerking per regio
	Vorm van OV aanpassen op de vraag in betreffende gebieden.
	Afspraken maken over interoperabiliteit en regulering.
	Ruimte bieden aan marktpartijen en de samenleving.
	Inzetten op vraaggestuurde concepten en lokale mobiliteitshubs.
Duurzaam, veilig en slim	Zero emissie.
	Gebruik groene stroom en principes van circulariteit.
	Reductie gebruik primaire grondstoffen.
	Klimaatadaptatie.
	Continue verbetering van veiligheid.
	ERTMS invoeren.
	Voortzetten overwegenaanpak.
	Vormen van kennisplatform cybersecurity.
	Meenemen externe effecten bij besluitvorming.
	Inzetten op modaliteit per gebied.
	Ruimtelijke programmering tegelijk met mobiliteitsvraagstuk.
	Harde koppeling over uitbreiding OV in verstedelijkingsprogramma's.
	Ontwikkelen van integrale bereikbaarheids- en verstedelijkingsstrategie.
	Vastleggen in de NOVI en regionale omgevingsvisies en verordeningen.
	Onderzoek naar opties om de bestaande netwerken beter te benutten.
	Op het hoofdrailnet pilots uitvoeren.
	Inzet op spitsmijding in stedelijke regio's.
Onderzoeken naar aanpassingen in de normeringen.	
Toewerken naar het spoorstelsel van de 21 ^e eeuw.	
Opstellen gezamenlijke adaptieve innovatie agenda.	
Bereikbaar en aantrekkelijk	Onderzoek naar concessiesystematiek en verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden.
	Inzet om alternatieve, aanvullende bronnen aan te boren.
	Door ontwikkelen van alternatieve vormen van bekostiging en financiering ten behoeve van een regionaal mobiliteitsfonds.
	Business cases binnen gebiedsprogramma's verder uitwerken.
	Criteria van het mobiliteitsfonds ontwikkelen.
	Continuëren van de ontwikkeling van monitoringsinstrumenten.
	Jaarlijks bespreken van uitkomsten van deze instrumenten.
	Uitvoeren van actielijnen en halfjaarlijks bespreken.
	Voortgang van de actielijnen jaarlijks bespreken.
Bekijken of bijstelling van contouren nodig is.	